Prudence Mag

Adoptons ensemble les bons comportements sur la route

Rentrée 2010 - n° 20

Allianz

Dossier

Pas de sécurité sans contrôle

- Pour ou contre ?
  L'abattage des arbres au bord des routes
- Questions à...
  Olivier Martel : Les avantages des Pedibus, exemple en région lyonnaise
- Comment ça marche ?
  Le système Isofix

En partenariat avec




POUR NOUS, MOURIR À 20 ANS SUR LA ROUTE N'EST PAS UNE FATALITÉ.
Chaque semaine, 23 jeunes sont tués dans un accident de la route. C'est la 1re cause de mortalité chez les 15-24 ans. Certains pensent que l'on n'y peut rien. Pas nous. Voilà pourquoi les bénévoles de l'association Prévention Routière agissent au quotidien dans les écoles, à la sortie des discothèques et auprès des pouvoirs publics.
Vous aussi, aidez-nous à sauver des vies. Aidez-nous à agir. www.preventionroutiere.asso.fr
sur la route pour la vie
association PRÉVENTION ROUTIÈRE

Sommaire



Prudence Mag
Rentrée 2010
Directeur de la publication : Bérangère Auguste-Dormeuil, Allianz IARD - 87, rue de Richelieu, 75113 Paris Cedex 02. **Directeur de la rédaction :** Pauline Couturier. **Rédacteur en chef :** Nathalie Pons. **Comité éditorial :** Jean-Yves Salaün et Blandine Rossand pour l'association Prévention Routière. **Réalisation :** HighCo Shopper Conseil 8, rue de La Rochefoucauld, CS 30500, 75427 Paris Cedex 09. Tél. : 01 77 75 65 45.
Ont participé à ce numéro : Arlette Chabrol, Marianne Chalubert, Kamel Kheyar, Philippe Koskas, Anaïse Viard. **Crédits photos :** Fotolia, Getty Images, D. R. **Impression :** CSP - 77410 Claye-Souilly. Tél. : 01 60 27 66 40.



L’éducation routière entre en piste dans les lycées

Maintes fois réclamée, la sensibilisation à la sécurité routière auprès des lycéens et apprentis est enfin lancée à titre expérimental dans une centaine d’établissements.

En France, l’éducation routière commencée à la maternelle se poursuit tout au long de la scolarité pour s’interrompre après le collège… Soit juste au moment où les adolescents accèdent à l’autonomie en termes de mobilité motorisée ! Le moment, aussi, où ils ont envie de tester leurs limites. Ce qui se traduit par une accidentalité des jeunes particulièrement élevée. Or, après avoir demandé en vain depuis des années le maintien des actions de sensibilisation après la troisième, l’association Prévention Routière a enfin été entendue : le 24 juin dernier, une convention a été passée entre le ministère de l’Éducation nationale, l’association Prévention Routière et la Délégation interministérielle à la sécurité routière (DISR) dans laquelle les signataires se sont engagés sur un plan d’actions en direction des lycéens et des apprentis des établissements de formation. La première étape du plan se met en place dès cette rentrée scolaire dans six ou sept académies (au total une centaine d’établissements) : le recensement de tout ce qui se fait déjà sur le terrain à l’initiative des acteurs locaux sera entrepris. L’objectif est de repérer ce qui « marche », les difficultés à contourner, etc. Des programmes et des bonnes pratiques seront ensuite établis avec, en ligne de mire, une généralisation progressive à tous les établissements concernés à partir de l’an prochain.

Des outils pédagogiques de sensibilisation

Lors de la signature de la convention, l’association Prévention Routière s’est engagée à mettre à la disposition des enseignants qui lui en feront la demande les supports pédagogiques nécessaires à leurs actions de sensibilisation. Plusieurs supports, diffusés avec le soutien financier d’Assureurs Prévention, conviennent à ces publics : *Alcool, cannabis et conduite* ; *Cyclo expérience* ; *Autopsie d’un accident* et, bien sûr, la toute nouvelle base documentaire sortie au printemps, *Histoires d’automobilité* (voir p. 7). L’association interviendra par ailleurs dans les établissements lorsque l’équipe enseignante la sollicitera.



« La meilleure prévention en matière de sécurité sur les routes est l'acquisition d'une solide éducation routière, dès le plus jeune âge et tout au long de la vie. Les "années lycée" sont particulièrement importantes pour sensibiliser les futurs conducteurs à une conduite responsable. »

(Propos tenus lors du Comité interministériel de la sécurité routière, le 18 février 2010)



Les Zilum, des personnages ludiques et visibles de loin

Avec l'arrivée de l'automne, les premiers brouillards et les jours qui raccourcissent, le thème de la visibilité des jeunes piétons et cyclistes sur le chemin de l'école revient sur le devant de la scène. Mais cette année, avec l'aide de gentils lutins malins – les Zilum – la prévention devrait gagner des points : l'association Prévention Routière et Assureurs Prévention viennent de donner naissance à cinq petits personnages rigolos et colorés dont la seule et unique mission est d'assurer une bonne visibilité aux écoliers. Les Zilum sont en fait des stickers rétroréfléchissants à apposer sur divers supports – cartable, vêtements, casque de vélo, etc. Le 19 octobre, jour de lancement de cette opération, des bénévoles de l'association vont donc distribuer devant 700 écoles du pays près de 40 000 stickers « Haute visibilité » (conformes aux normes européennes) accompagnés d'un dépliant d'information.

Pour l'association Prévention Routière, en effet, il est important d'attirer l'attention des parents sur cette question primordiale. Dans ce petit document informatif, elle leur rappellera la nécessité d'équiper les enfants de dispositifs autocollants et rétroréfléchissants, aussi bien à la campagne qu'en ville. Car c'est un moyen simple, efficace et bon marché de les rendre visibles de loin (150 m… contre seulement 30 m s'ils n'en sont pas équipés !).

« Histoires d'automobilité » : pour les collégiens et lycéens

C'est le dernier-né des outils pédagogiques édités par l'association Prévention Routière en partenariat avec Assureurs Prévention. *Histoires d'automobilité* est une formidable base documentaire de 180 pages illustrées et truffées d'informations précises, de citations littéraires, scientifiques ou journalistiques. Destinée aux collégiens et lycéens, mais aussi aux enseignants désireux de les faire travailler sur des questions de mobilité, cette histoire de l'automobile et plus largement du transport routier devrait leur permettre d'aborder de façon concrète et dynamique l'éducation routière, d'amener à réfléchir autrement à la sécurité…

Histoires d'automobilité est disponible gratuitement sur simple demande des enseignants auprès des comités départementaux de l'association (voir coordonnées sur **www.preventionroutiere.asso.fr**)

Plus beau, plus pratique, plus riche : le nouveau site de l'association Prévention Routière

Le site de l'association vient de subir une cure de jouvence pendant les vacances et fait une rentrée en pleine forme. Présentation plus colorée, animée de nombreuses photos et vidéos, accès direct aux dossiers et fiches par publics (enfants, 14-25 ans, parents, seniors, entreprises, enseignants, collectivités territoriales) et par thèmes (principaux risques, modes de transport, infos pratiques…) : tout a été fait pour rendre la « navigation » des internautes à la fois plus agréable, plus rapide et plus confortable avec un contenu pourtant de plus en plus dense. Le site s'est en effet enrichi de toutes les informations de priorite-vos-enfants.fr (principalement regroupées dans l'onglet « Parents »). À visiter d'urgence, donc, sur : **www.preventionroutiere.asso.fr**



En chiffre

+ 9,3%

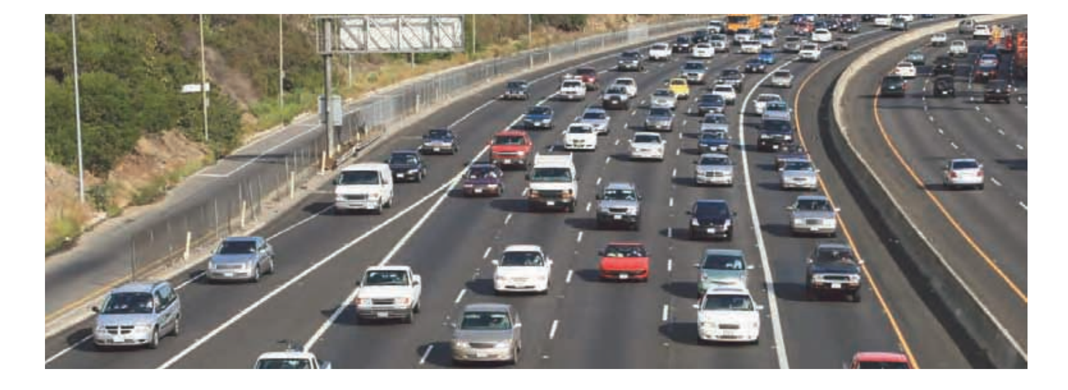
C'est le bond, en 2009, de la mortalité des deux-roues par rapport à 2008… et même de + 11,7 % pour les seules motos. Les usagers des 2RM constituent plus du quart des tués alors qu'ils représentent à peine 2 % du trafic !
(Source ONISR)

Le réflexe éthylotest

Les organisations professionnelles de l'industrie hôtelière et touristique, des cafetiers, restaurateurs et discothèques, ont signé cet été une charte avec la Sécurité routière pour inciter leurs adhérents à mettre à disposition des consommateurs des éthylotests (chimiques ou électroniques certifiés). « Il faut que l'autocontrôle de l'alcoolémie devienne un geste commun », a expliqué le ministre Dominique Bussereau, rappelant que plus de 3 accidents mortels sur 10 sont causés par un conducteur alcoolisé et que l'alcool est aujourd'hui la première cause d'accidents mortels en France.

Rouler doucement pour éviter les bouchons

À l'instar de ce qui se pratique depuis des années aux Pays-Bas, la Sanef, société gestionnaire d'autoroutes, a expérimenté un dispositif antibouchon sur l'A13 : il s'agit d'un système qui, en fonction du trafic, propose aux conducteurs d'adapter leur vitesse (de 130, cela peut descendre jusqu'à 70 km/h) de façon à éviter les engorgements. Ceux-ci sont informés via des panneaux d'affichage à message variable et par la radio autoroutière 107.7 FM. Après une année de tests sur un tronçon de 25 km, entre Poissy et Mantes, on peut affirmer que le dispositif a prouvé son efficacité : aux heures de pointe, il réduit le temps de trajet de moitié. Les bouchons se font plus rares et moins denses. Ce qui se traduit par une baisse du nombre d'accidents (- 17%) mais aussi par du stress et de la pollution en moins.





Allianz au Mondial de l'automobile 2010

Convaincu qu'il existe aujourd'hui peu de lieux plus propices à la promotion de la prévention routière que le Mondial de l'automobile, Allianz a décidé cette année – et pour la première fois – d'être présent à la Porte de Versailles de Paris pour ce grand rendez-vous de l'automobile. L'occasion de mettre en avant ses nouvelles offres commerciales automobiles, de mieux se faire connaître et de valoriser ses engagements dans le développement durable et la prévention des risques routiers. Ainsi, sur le stand Allianz, les visiteurs pourront venir tester leurs connaissances en éco-conduite grâce à un simulateur de conduite. Ils pourront aussi vivre de façon très réaliste les sensations d'un conducteur qui a consommé de l'alcool, via un parcours « lunettes alcoolémie ». Enfin, ils auront tout loisir de rencontrer des conseillers assurances et trouver une abondante documentation sur les bonnes pratiques et les comportements responsables sur la route. En fait, pour Allianz, cette présence au Mondial sera l'occasion d'afficher auprès du grand public son engagement dans le domaine de la sécurité routière. Engagement qui s'exprime depuis quarante ans par un soutien très actif à la recherche (notamment à travers son Centre technologique automobile Allianz) et s'est, depuis, étendu à de nombreuses autres actions et outils. Par exemple, les stages de conduite pour les jeunes conducteurs destinés à les sensibiliser aux dangers de la route.

Les chiffres de la sécurité routière

211

C'est le nombre de vies épargnées au cours des six premiers mois 2010, sur les routes de France, ce qui correspond à une baisse de 10,6 % par rapport au premier semestre 2009. On regrettera cependant les mauvais chiffres de juillet (+ 13,1 % de décès par rapport à juillet 2009).

Source : Sécurité routière.

- 11 %

En 2009, l'Europe des « vingt-sept » a enregistré une baisse de 11 % des tués sur les routes par rapport à 2008, une sérieuse amélioration, obtenue notamment grâce aux progrès spectaculaires de la Slovaquie (- 36 %), de la Lituanie (- 26 %), du Danemark (- 25 %) et de l'Estonie (- 24 %).

Source : ETSC - Conseil européen de la sécurité des transports.

- 14 %

Paris a enregistré en 2009 une sensible réduction du nombre de tués dans la circulation : 44 contre 51 en 2008. Ce sont surtout les piétons, dont la sécurité s'était dégradée, qui en ont été les grands bénéficiaires (16 tués au lieu de 29). En revanche, la situation des deux-roues motorisés continue de se dégrader : on a compté plus de 43 % des tués parisiens dans cette catégorie qui ne « pèse » pourtant que 15 % du trafic.

Source : Préfecture de police de Paris.

Plans de déplacements domicile-école : **l'exemple des Lyonnais**

Soucieuse de limiter l'utilisation de la voiture pour de courtes distances, l'agglomération lyonnaise incite les parents à trouver d'autres solutions pour emmener leurs enfants à l'école…

Vous avez été parmi les pionniers à mettre en place des Pedibus [1]…

Olivier Martel : Sur le Grand Lyon, les premiers ont en effet démarré il y a dix ans. Aujourd'hui, 80 écoles primaires ont au moins une ligne quotidienne. Au total, il en existe 150, certaines n'existant que le mercredi, pour les centres de loisirs. La distance moyenne se situe autour de 800 m mais en zone périurbaine, elle peut aller jusqu'à 2,5 km. La première partie du trajet se fait alors en covoiturage : les parents d'un même hameau se relaient pour emmener plusieurs enfants jusqu'au départ de la ligne de Pedibus.

Ces démarches sont-elles à l'initiative des mairies ou des écoles ?

O. M. : Parfois. Mais ce sont souvent des initiatives citoyennes et bénévoles qui viennent des parents. Le Grand Lyon les facilite en diffusant de l'information (guide méthodologique [2], témoignages, etc.), en proposant des sessions de formation gratuites et en favorisant la mise en réseau de ces initiatives.

Et le choix des Lyonnais, en l'occurrence, va plutôt dans le bon sens ?

O. M. : Il faut dire qu'il y a de nombreux arguments en faveur des Pedibus et des Vélobus (cette formule est plus rare mais existe aussi) : c'est bien pour la santé, l'environnement, la sécurité routière et même d'un point de vue économique ! Cela dit, la pérennité de ces initiatives se fait généralement grâce à la convivialité qu'elles génèrent. L'organisation collective d'un déplacement domicile-école débouche ici sur un plan de déplacements Entreprises, là sur un centre de télétravail, ailleurs sur un jardin pédagogique (au lieu d'un parking initialement réclamé !)…

---

[1] L'autobus pédestre ou Pédibus a tout du bus : lignes, arrêts, horaires… mais pas de moteur ! Les enfants vont ainsi à l'école en groupe et à pied (ou à vélo : on parle alors de Vélobus), accompagnés par les parents qui les encadrent à tour de rôle.

[2] Pour télécharger le guide Pedibus du Grand Lyon : www.grandlyon.com/Pedibus-en-marche-vers-l-ecole.1274.0.html



« Les Pedibus, c'est bien pour la santé, l'environnement, la sécurité routière et même d'un point de vue économique ! »

Olivier Martel



Pas de sécurité sans contrôle

Un peu moins de liberté pour plus de sécurité • Dissuasion ou répression ? • Le contrôle-sanction automatisé : un système bien ancré à l'étranger



Depuis 2002, le dispositif des radars, fixes ou mobiles, s'est beaucoup développé.

Un peu moins de liberté pour plus de sécurité

Jusqu'où le gouvernement peut-il aller dans le contrôle routier ? Dans un contexte économique particulièrement tendu, la question de l'acceptabilité sociale des règles et des sanctions se pose…

Ce n'est pas nouveau : tout ce qui touche à l'automobile, en France, est un sujet sensible… pour ne pas dire miné ! Tout un chacun a des idées précises sur la question et, en tant que conducteur, se sent peu ou prou un spécialiste. Et la mise en place depuis quelques années des radars et du contrôle-sanction automatique a constitué le terrain idéal sur lequel peuvent prospérer tout à loisir les idées reçues. Fait étonnant : ceux qui s'en plaignent le plus bruyamment le font presque toujours au nom de la sécurité.
Regardons donc de plus près leur argumentation : dans les forums

de discussion en ligne, ils dénoncent une répression qui serait trop ciblée sur les infractions faciles à détecter pendant que d'autres infractions, plus graves mais exigeant plus d'efforts, seraient négligées… ce qui serait finalement préjudiciable pour la sécurité. Et, bien sûr, si les forces de l'ordre « épinglent » ainsi les conducteurs pour des petits excès de vitesse, c'est parce qu'ils sont nombreux et peuvent faire rentrer beaucoup d'argent dans les caisses de l'État. Pendant ce temps, les vraies fautes graves, grands excès de vitesse, alcoolémie et drogue, non-respect des feux rouges, des stops ou des distances de sécurité, dépassements périlleux, etc. ne seraient pas ou très peu sanctionnées…

Des cibles de contrôle diversifiées

Sensibles à cette fronde, deux sénateurs avaient proposé en 2008 la suppression du retrait de points pour les excès de vitesse inférieurs à 5 km/h. Leur consœur du Haut-Rhin, Catherine Troendel, a su convaincre le Sénat de ne pas les suivre : la sécurité routière y aurait beaucoup perdu, avait-elle assuré. C'est aussi l'avis de Bernard Pottier, le président de l'association Prévention Routière, qui reconnaît toutefois que le message a un peu de mal à passer auprès du public (voir « 3 questions à… » p. 15). Cela étant, si l'on veut que la sécurité routière continue à s'améliorer dans notre pays, un certain niveau de consensus social sur la politique mise en œuvre est indispensable. Le gouvernement en est bien conscient et c'est pour cela que, sans relâcher la pression sur la vitesse, il a commencé à diversifier les cibles des contrôles. Il multiplie actuellement la mise en place des radars « feux rouges » et « franchissement de passage à niveau », mais aussi les radars destinés à évaluer les distances de sécurité ➔

L'affectation des amendes

Le produit des amendes du contrôle-sanction automatique est pour une part consacré à l'amélioration des infrastructures de transport et pour une autre part affecté à la sécurité routière. Pour cette dernière, il s'agit de l'achat, de la mise en place et de la maintenance de nouveaux radars.



Pour être vraiment efficace, la sanction doit s'accompagner d'éducation.

Répression et prévention

On oppose souvent les deux comme si elles étaient incompatibles. Elles sont en fait indissociables si l'on veut une politique de sécurité routière efficace et durable. La prévention est indispensable pour obtenir l'adhésion intellectuelle, culturelle et comportementale des conducteurs au respect des règles du code de la route. La répression ne l'est pas moins pour amener les conducteurs récalcitrants à respecter ces règles afin d'éviter la sanction. La « peur du gendarme » et l'éducation vont de pair.

➔ (dans les tunnels, notamment). Il doit également déployer à partir de 2011 un nouveau système de contrôle des vitesses plus « intelligent » : au lieu de mesurer la vitesse des véhicules à l'instant T et en un point précis, avec tout ce que cela peut avoir d'aléatoire, le dispositif (deux caméras distantes de quelques kilomètres) calcule la vitesse moyenne sur un tronçon. D'où son nom de « radar tronçon » ou « radar vitesse moyenne ». Dans les pays où il a déjà été installé, ce dispositif a été plutôt bien accepté car il semble plus juste aux automobilistes, moins aléatoire que le système de radar en un point fixe. Par ailleurs, de nouvelles sanctions devraient entrer en vigueur après le vote de la loi Lopsi 2 [(1)] (adoption définitive prévue à la fin de l'année 2010). Elles viseront cette fois les grandes transgressions routières. Avec des peines de confiscation pure et simple des véhicules. On sait d'ores et déjà que cela n'aura pas d'effet à grande échelle sur les statistiques des accidents mais cela contribuera peut-être à mieux faire accepter les sanctions pour les petites infractions de « monsieur tout le monde »... qui, elles, agissent directement sur l'accidentalité.

(1) Loi d'orientation et de programmation pour la sécurité intérieure.

Mode d'emploi

Le permis à points

1

Depuis décembre 1992, votre permis de conduire est doté d'un capital maximal de 12 points [(1)]. Si vous commettez une infraction entraînant une réduction de points (de 1 à 6, le nombre maximal de points retirés en cas de cumul d'infractions pouvant aller jusqu'à 8), ceux-ci seront déduits automatiquement dès que la réalité de l'infraction sera établie, soit par le paiement de l'amende forfaitaire ou le non-paiement dans les délais, soit par une condamnation définitive ou l'exécution d'une composition pénale.

2

Tant que votre capital reste au-dessus de 6 points, vous serez informé par lettre simple. S'il ne vous en reste plus que 6 ou moins, une lettre recommandée vous avertira de votre situation et de la possibilité d'effectuer un stage de sensibilisation à la sécurité routière (volontaire et payant), vous permettant de récupérer 4 points [(2)]. Si vous avez des doutes sur votre crédit de points, vous pouvez vous informer auprès des services préfectoraux ou par Internet (www.interieur.gouv.fr, rubrique « À votre service/télépoints » avec un mot de passe) : tout est enregistré dans le Fichier national du permis de conduire.

3

Votre capital initial de 12 points se reconstituera automatiquement si vous ne commettez aucune nouvelle infraction donnant lieu à un nouveau retrait de points pendant trois ans. Si vous avez perdu un seul point, il vous sera restitué automatiquement au bout d'un an, mais là encore, vous ne devez pas commettre de nouvelle infraction. Un dispositif dont l'objectif est clairement dissuasif et pédagogique...

(1) 6 seulement pendant la période de permis probatoire (deux ou trois ans selon la filière d'apprentissage). (2) Pas plus d'un stage tous les deux ans.



Les usagers ont besoin qu'on leur démontre l'utilité des contrôles.

Dissuasion ou répression ?

Quel que soit le terme retenu, le fait est là : si la sécurité routière a progressé de façon aussi spectaculaire dans notre pays depuis 2002, c'est grâce à ces actions de contrôle.

Selon un sondage Ipsos [1] sur « Les Français et la sécurité routière » réalisé en avril dernier, 72 % de nos concitoyens se déclareraient opposés à tout durcissement de la répression et souhaiteraient notamment ne plus voir les petits excès de vitesse (moins de 10 km/h au-dessus de la limite autorisée) sanctionnés par un retrait de points… Pas de doute, pour Jacques Bolle, président de la Fédération française de motocyclisme, l'un des commanditaires ➔

3 questions à…

Bernard Pottier

président de l'association Prévention Routière

Le système des contrôles radars a-t-il atteint ses limites ?
Certainement pas ! Il est vrai que le bilan 2009 a été médiocre. Mais cela a confirmé le lien étroit entre vitesse et tués : ces deux courbes ont stagné de façon égale. Les années précédentes, elles avaient baissé ensemble, démontrant une fois de plus la validité de l'équation 1 % de vitesse en moins = 4% de tués en moins.

Ne se trompe-t-on pas en ciblant surtout les petits excès de vitesse ?
Non ! Avant 2002, on chassait surtout les grands excès… sans effet puisqu'on avait encore 8 000 morts. Avec ce changement de politique, on a responsabilisé tout le monde. En six ans, la vitesse moyenne sur route a diminué de 10 km/h [1] et on a deux fois moins de morts ! C'est donc efficace…

Que faut-il souhaiter pour le futur ?
On ne peut pas négliger les autres transgressions (alcool, drogue, conduite sans permis, etc.). Il faut aussi aller au-delà de la peur du gendarme et des radars. Elle est nécessaire mais pas suffisante : on doit associer la prévention et renforcer l'éducation routière à l'école pour enraciner les bons comportements dès le plus jeune âge.

[1] Entre 2002 et 2008, la vitesse moyenne des voitures particulières est passée de 90,5 km/h à 80,4 km/h.

Témoignage



Pr Claude Got

Membre du comité d'experts auprès du Conseil national de sécurité routière [1]

« La sécurité routière est une affaire d'expert »

« L'accidentalité a chuté en France le jour où les pouvoirs publics ont annoncé qu'il n'y aurait plus aucune tolérance (fin 2002). Jusque-là, être contrôlé relevait de l'exception et la moitié des PV dressés n'aboutissaient pas. Faire sauter les PV était une monnaie d'échange… Quand ces pratiques clientélistes ont été interdites, elles ont cessé (et les radars automatiques ont facilité ce retour à l'équité). Reste qu'il faut un consensus social. Or la population n'obéit plus aveuglément : elle veut des preuves. Cela passe par une évaluation scientifique des effets des mesures mises en place. L'ennui, c'est qu'en matière de sécurité routière, tout le monde se croit expert. Plus grave : certains, sans la moindre compétence, énoncent des contre-vérités – sur la dangerosité de la ceinture il y a trente ans ou sur la non-dangerosité de la vitesse aujourd'hui. Ces mensonges servent leurs intérêts particuliers mais font du tort à tous car ils faussent le débat… »

(1) Également professeur honoraire d'anatomo-pathologie et auteur de *La Violence routière - des mensonges qui tuent* (éd. Lavoisier, 2008).

➔ du sondage, « l'axe de la répression, largement mis en avant par le gouvernement, a atteint aujourd'hui ses limites… » La Ligue de défense des conducteurs parle, elle, d'« une répression systématique, de plus en plus brutale, sans commune mesure avec les résultats obtenus en matière de sécurité routière » et s'offusque de la « mise en accusation généralisée des automobilistes, tous mis dans le même sac et transformés en délinquants routiers responsables de violence routière ».

Une évolution de l'accidentalité positive

Il faut le savoir : ce déchaînement n'est pas un phénomène nouveau. Il a accompagné toutes les précédentes étapes de la sécurité routière. En 1973, déjà, l'obligation du port de la ceinture avait suscité des propos enflammés contre cette « atteinte à la liberté individuelle ». Même cris d'orfraie en 1990 avec le passage de 60 à 50 km/h en ville : « C'est idiot, ça ne fait aucune différence », jurait-on. En fait, chaque nouvelle mesure réglementaire destinée à combattre l'insécurité routière déclenche des tirs à boulets rouges contre le législateur. Les arguments changent peu : outre l'inéluctable « atteinte aux libertés individuelles », on vilipende une « inefficacité évidente » ou pire, un dispositif « pompe à fric ».
À croire que ces protestataires n'ont guère suivi l'évolution de l'accidentalité dans notre pays ! Faut-il rappeler qu'en 1972, juste avant la création de la Sécurité Routière en France, entité chargée de concevoir des réglementations, d'organiser les contrôles, de travailler sur toutes les pistes susceptibles de réduire le nombre de morts sur nos routes, notre

Lopsi 2 : vers un renforcement de l'arsenal dissuasif

La confiscation du véhicule pour les fautes les plus graves (conduite sans permis et récidive d'un délit alcool, stupéfiant ou grand excès de vitesse) existait déjà mais était rarement appliquée. Une fois la loi Lopsi 2 votée, normalement avant la fin de l'année, elle devrait devenir systématique et ce sera au juge de motiver sa décision s'il ne prononce pas la confiscation. La loi va également renforcer la lutte contre l'insécurité routière en créant une peine complémentaire en cas de délit de conduite sous l'empire de l'alcool : interdiction pour une durée de cinq ans maximum de conduire un véhicule non équipé d'un dispositif homologué d'antidémarrage par éthylotest électronique (installé aux frais du conducteur). Enfin, elle va renforcer les sanctions en cas de trafic de « points » du permis de conduire.



En 1972, on déplorait chaque année 17 000 tués sur les routes.

pays vivait sur un rythme annuel de 17 000 tués? Aujourd'hui, avec un parc automobile qui a pourtant triplé [2], ce niveau est quatre fois moins élevé.
Certains, il est vrai, attribuent l'essentiel de ces résultats aux progrès réalisés sur les véhicules et les infrastructures routières (autoroutes, carrefours giratoires, etc.). Mais c'est faire peu de cas de la relation étroite entre la nouvelle politique de contrôle routier et la baisse spectaculaire des accidents mortels apparue dès la fin de 2002, lorsque le président Chirac a lancé son « chantier » contre l'insécurité routière. En huit ans, notre pays a presque divisé par deux le nombre de ses tués (8 000 par an en 2000, 4 250 tués en 2009). Cependant, si l'apparition des radars fixes et l'instauration du système de contrôle-sanction automatisé ont été les éléments les plus visibles de cette nouvelle politique, rappelons qu'elle a largement bénéficié d'un dispositif déjà en place depuis 1992 : le permis à points.

(1) Sondage commandé par la Fédération française de motocyclisme, en partenariat avec la Fédération française des motards en colère.
(2) En 1972, le parc des voitures particulières était de 12 millions. En 2010, il a dépassé 31 millions.
Sources : revue *Économie et statistique* 1989, vol. 225 et Comité des constructeurs français d'automobiles.

Vrai - faux

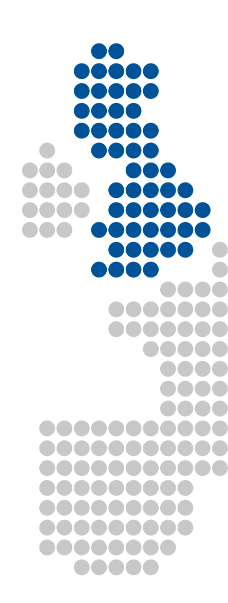
En axant les contrôles sur la vitesse, on ne s'attaque pas aux vraies causes des accidents…
Faux. Depuis des dizaines d'années, à chaque fois qu'un pays décide de réduire les vitesses, il y a une baisse du nombre des tués sur la route dans la proportion à peu près constante de 1 % de vitesse en moins = 4% de tués en moins. À l'inverse, à chaque fois que la vitesse est relevée, le nombre de tués augmente. Les allégations des opposants aux limitations ne reposent pas sur des travaux scientifiques.

La vraie cause de l'hécatombe routière, en France, c'est en fait l'alcool !
Vrai et faux. La vitesse n'est plus aujourd'hui le premier facteur de mortalité routière. Elle a été détrônée dans cette place par l'alcool… depuis l'apparition des radars sur le bord des routes et du contrôle-sanction automatisé, à l'origine d'une baisse moyenne de 10 km/h !

Beaucoup de Français sont opposés à l'actuelle politique de contrôle routier.
Faux. Les études, depuis cinq ans, montrent qu'ils « sont en grande majorité convaincus par l'efficacité des radars, tant sur la vitesse que sur la sécurité routière ». C'est le cas d'un rapport de 2006 réalisé par l'INRETS (Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité) : pour 78% des automobilistes interrogés, le contrôle-sanction automatisé était perçu comme un système à vocation sécuritaire et préventive.

Le contrôle-sanction automatisé : un système bien ancré à l'étranger

Non, la France n'a pas l'exclusivité du contrôle-sanction automatisé. Ce système est actuellement utilisé dans un grand nombre de pays européens (Danemark, Finlande, Pays-Bas, Allemagne, Autriche, Grande-Bretagne, etc.) mais aussi hors d'Europe, aux États-Unis, en Australie, en Nouvelle-Zélande…

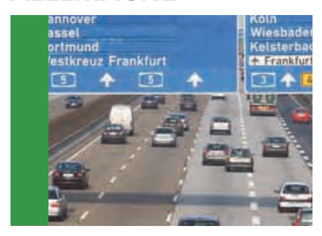


ROYAUME-UNI

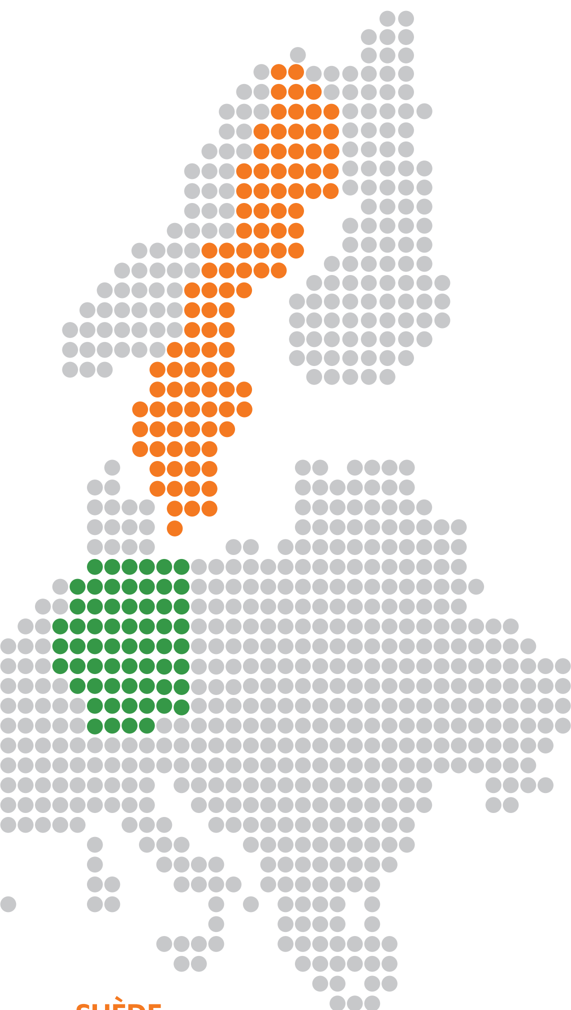


La mise en place d'un système de « contrôle-sanction » performant a largement contribué à réduire la vitesse moyenne et le nombre de décès et de blessés graves sur les routes du royaume. Avec une astuce particulièrement efficace : les boîtes qui abritent les radars sont environ dix fois plus nombreuses que les radars eux-mêmes, ces derniers étant changés de place de façon aléatoire sans que les usagers puissent le repérer. Autre particularité britannique : en matière de conduite sous l'empire de l'alcool, le taux maximal autorisé est plus élevé qu'en France (0,8 g/l) mais les contrôles sont plus fréquents et surtout plus ciblés, notamment aux abords des lieux festifs. Les peines prononcées sont rapidement appliquées, ce qui rend la dissuasion efficace. Assez en tout cas pour faire de ce réseau routier du royaume l'un des plus sûrs d'Europe.

ALLEMAGNE



Si la vitesse n'est pas limitée sur certains tronçons autoroutiers, elle l'est sur les routes et même sur bon nombre de tronçons autoroutiers. Et là, le contrôle-sanction automatisé, associé au permis à points, joue son rôle tout comme en France. Depuis bien plus longtemps, d'ailleurs, puisque notre système s'est largement inspiré du modèle allemand. Il y a tout de même une petite différence que soulignent volontiers les forums de discussion : en Allemagne, il n'y a pas de retrait de points pour les excès de vitesse inférieurs à 15 km/h. En revanche, les avertisseurs de radars sont strictement interdits.



SUÈDE



Dans ce pays dont l'objectif est zéro mort sur la route, les radars, nombreux, sont très dissuasifs. Et la répression contre la conduite sous l'empire de l'alcool, musclée. La preuve : on compte 9 millions d'alcootests par an pour 9 millions d'habitants ! Le taux autorisé n'étant que de 0,2 g/l et la sanction lourde en cas d'infraction, les conducteurs suédois s'organisent pour ne pas conduire quand ils ont bu de l'alcool. Et c'est payant puisque ce pays est champion toute catégorie de la sécurité routière en Europe.

Pour en savoir +

www.preventionroutiere.asso.fr : pour tout savoir sur le permis à points, le barème de retrait des points et les stages de récupération de points.

www.securiteroutiere.gouv.fr/cnsr/2_documents_page_travaux/306_rapport_csa.pdf : un rapport qui parle de « l'acceptabilité sociale » (Assailly, Cauzard, Delhomme, Lassarre, Ragot).



http://sartre.inrets.fr/english/sartre3E/Booklets/french/Page20.htm : une enquête INRETS-SARTRE 3 (J.-P. Cauzard) sur la perception des contrôles routiers par les conducteurs français et européens.

www.securite-routiere.org : site du Pr Claude Got, militant très engagé dans la lutte contre la violence routière.



Le système Isofix

La fixation des sièges-auto à l'aide des ceintures trois points est souvent compliquée et une mauvaise installation peut réduire à néant la protection du dispositif de retenue en cas de choc. D'où l'intérêt du système Isofix, obligatoire sur tous les véhicules neufs à partir de 2011, car il évite ces risques grâce à un montage direct du siège sur le châssis du véhicule.

« Le système Isofix : un progrès considérable en termes de facilité d'emploi et de sécurité »

« Si votre voiture est dotée du système Isofix, optez sans hésiter pour un siège qui dispose de cette fixation, même s'il est un peu plus cher : c'est un progrès considérable en termes de facilité d'emploi et de sécurité et votre enfant sera vraiment mieux protégé. Cela peut même être un élément déterminant au moment de faire l'acquisition d'un véhicule… En effet, la parfaite solidarité de l'ensemble siège-voiture réduit au maximum le déplacement de la tête du petit passager en cas de choc ou de freinage brusque. Par ailleurs, cette fixation élimine tout risque de mauvaise installation (montage erroné ou distendu par l'usage). Or, c'est un risque que l'on constate encore dans 40 % des cas ! Mais attention : cela ne vous dispensera pas d'attacher votre enfant dans son siège avec tout le soin qui s'impose, c'est-à-dire en serrant les sangles du harnais. »
Paul Barré, chargé de la pédagogie à l'association Prévention Routière

Son principe

Plus besoin de la ceinture trois points : la fixation du siège se fait directement sur le châssis du véhicule par deux pinces d'ancrage métalliques qui se clippent sur deux anneaux métalliques eux aussi, accessibles entre l'assise et le dossier de la banquette. Un troisième point Isofix complète le système : il s'agit soit d'une sangle (appelée sangle *« top tether »*) prise sur le haut du siège et attachée sur un troisième anneau d'ancrage, soit d'une jambe de force s'appuyant sur le plancher de la voiture.

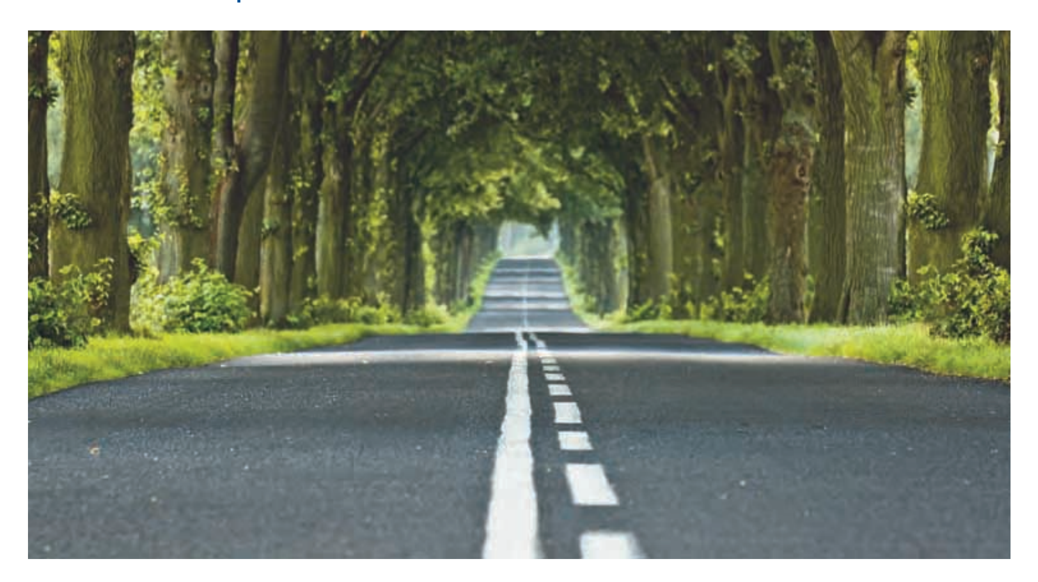
Ses avantages

La fixation se fait en un clin d'œil et sans risque d'erreur. Or, on le sait bien, les montages erronés ou approximatifs sont un phénomène très fréquent avec l'installation classique par la ceinture trois points. À la fois plus facile et plus rapide, ce système offre aussi une rigidité bien plus grande à l'ensemble siège-véhicule : une fois accroché directement au châssis de la voiture, le siège ne peut vraiment plus bouger. Tout risque de basculement vers l'avant en cas de collision est exclu. Globalement, il offre donc une sécurité nettement meilleure.



Avant l'achat

Tous les véhicules n'étant pas encore équipés du système Isofix, avant d'acheter le siège de votre futur bébé, prenez soin de vérifier que votre voiture en dispose bien. Vérifiez également le nombre de points d'ancrage disponibles car cela pourra déterminer le choix du matériel. Cela étant, aujourd'hui de nombreux modèles s'adaptent aussi bien au système Isofix qu'à une installation classique avec la ceinture trois points… Ce sera utile si vous voulez disposer le siège dos à la route au début.



L'abattage des arbres au bord de la route

Faut-il éliminer progressivement tous les arbres qui bordent nos routes de campagne ? Tandis que les uns rejettent cette perspective avec rage, renvoyant à la responsabilité des automobilistes, les autres parlent d'un principe de réalité, en s'appuyant sur les statistiques du nombre de tués…

Pour

Alice, 62 ans, Saint-Cyr-sur-Morin

Les arbres sont dangereux

« Il y a encore quelques années, j'étais plutôt hostile à l'idée de supprimer ces alignements, si caractéristiques de nos paysages et si plaisants, l'été, pour donner de l'ombre. J'ai changé d'avis… à cause de tous ces bouquets de fleurs accrochés aux troncs, signes que quelqu'un, un jour, y a perdu la vie ! J'ai pris conscience que les arbres au bord des routes, qu'on le veuille ou non, sont dangereux. D'où ma conviction qu'il vaudrait mieux les supprimer… »

Jean-Charles, 34 ans, Orléans

Les planter à 4 mètres du bord de la chaussée

« On oublie que ceux qui se tuent contre un arbre ne sont pas tous des chauffards irresponsables. Il faut donc dépassionner le débat et chercher des solutions acceptables. Et puisque les arbres vieillissent et finissent par mourir, il me semble qu'on pourrait remplacer progressivement les plus âgés en replantant de jeunes sujets à 4 mètres du bord de la chaussée. Ainsi, on éviterait bien des drames, sans pour autant défigurer nos routes. »

Antoine, 54 ans, Noisy-le-Sec

Les arbres ou les humains…

« On n'arrête pas de nous dire qu'il faut diminuer le nombre de morts sur les routes – les écolos en tête ! Or, on sait bien qu'il y a des centaines de tués chaque année contre les arbres. Donc, le choix est clair : c'est les arbres ou les humains ! Si on veut lutter contre l'insécurité routière, soyons cohérents jusqu'au bout : supprimons les arbres placés trop près du bord de la chaussée, là où il n'est pas possible de mettre une glissière de protection… »

Contre

Anne, 46 ans, Cotignac

C'est scandaleux !

« Jusqu'à preuve du contraire, on n'a jamais vu un arbre traverser la route et se jeter contre les automobilistes ! Cette campagne contre les arbres est scandaleuse. Dans le sud de la France, notamment, je pense aux magnifiques routes bordées de platanes : elles font partie du paysage. Chaque suppression est un crève-cœur. Et tout ça pour permettre aux automobilistes de rouler vite sans risque ! »



Des chiffres pour comprendre

En 2008, 496 personnes sont décédées suite à un accident de la route, dans un choc contre un arbre. C'est 11 % de la totalité des tués de la route pour cette année-là ! En fait, les chocs contre les arbres constituent la première cause d'accidents mortels contre des obstacles fixes. Les accidentologues ont démontré que plus d'une sortie de route sur quatre se terminant contre un arbre a des conséquences mortelles. Plus étonnant encore : la gravité de ces chocs est deux fois supérieure à celle des collisions frontales !

Source : ONISR (Observatoire national interministériel de sécurité routière).

Jean-Pierre, 71 ans, Les Moutiers-en-Retz

Il existe d'autres solutions que l'abattage pur et simple

« C'est vrai, les gens se tuent contre les arbres… mais s'ils allaient moins vite et s'ils s'abstenaient de boire avant de prendre le volant, ça arriverait moins souvent. De toute façon, il existe d'autres solutions que l'abattage pur et simple. Sur certaines routes, on a mis des glissières de sécurité. Ce n'est pas très joli mais ça semble efficace. Et au pire, si l'on veut vraiment respecter le patrimoine tout en tenant compte des impératifs de sécurité routière, on peut toujours abaisser la limitation de vitesse ! »

Yvan, 35 ans, Paris

C'est absurde !

« Si on veut éliminer tous les obstacles, on n'est pas arrivé ! Pourquoi ne pas exproprier les habitants des maisons situées trop près des routes dans les villages et aussi abattre les murs de clôture, les panneaux indicateurs, les poteaux électriques, bref, tous les obstacles en dur ? Non, c'est absurde ! On ferait mieux d'apprendre aux conducteurs à utiliser leur cerveau. Par exemple, leur apprendre que sur une route bordée d'arbres, il est sage de lever le pied… »

Je suis un conducteur responsable :

- je respecte les règles du code de la route,
- je protège la vie d'autrui en ne prenant aucun risque,
- je préserve la planète en limitant ma consommation de carburant,
- je roule moins cher en adoptant une conduite souple et apaisée.

Allianz, avec vous de A à Z.



V08/10 - Imp09/10 - Document non contractuel.